La réglementation

Sommaire

- [Comment faire appliquer la décision ?]

La carte d'identification : "Carte Jaune", mode d'emploi

L'arrêté du 23 septembre 1998 modifié précise :

"Art. 3. - Le propriétaire d'un aéronef ultra léger motorisé (ULM) détient une carte d'identification."

Il s'agit de la fameuse "Carte Jaune", sans laquelle un ULM ne peut pas voler. Voici quelques rappels utiles à connaître :

Établissement de la carte

¤ La carte jaune est établie au nom du propriétaire de l'ULM. En cas de multipropriété, chaque copropriétaire figure sur celle-ci.
¤ Le propriétaire doit détenir un manuel d'entretien et éventuellement (biplace) un manuel d'utilisation.
¤ Malgré ce qui précède, la carte jaune n'est pas un titre de propriété (elle ne prouve pas, à elle seule, que vous êtes le propriétaire).

Renouvellement

¤ Désormais, la durée de validité de la carte d’identification est illimitée sous réserve que cette carte soit accompagnée d’un accusé réception émis depuis moins de 24 mois par l’administration à réception d’une déclaration du postulant indiquant que son ULM est apte au vol.

¤ Si un ULM ne possède pas de manuels d'entretien et d'utilisation (ULM 'ancien régime', régis par l'Art 16 de l'arrêté du 23/09/98), le propriétaire devra les fournir au prochain renouvellement ou lors de la vente.

¤ En cas de changement de département d'attache, le propriétaire doit faire une nouvelle demande de carte d'identification dans un délai d'un mois.

http://www.developpement-durable.gouv.fr/Achat-d-un-ULM-neuf-identification.html

Les documents à prendre (à posséder) à bord

La liste de base est la suivante (référence arrêté de 1991 modifié, chapitre 6) :

¤ un document d'identité, licence de pilote ou original de l'autorisation de vol solo pour les élèves

¤ les originaux de la carte d'identification, de l'attestation de conformité au dossier technique de référence de l'ULM et de la LSA

¤ l'attestation d'assurance RC (pilote et/ou appareil suivant le type d'assurance souscrite)

=> la licence fédérale FFPLUM en tient lieu

¤ les documents de vol et de navigation de référence pour le vol projeté (carte, fiches terrains, météo, plan de vol si nécessaire).

Même si ce n'est pas explicitement écrit, des tirages d'imprimante de bonne qualité provenant de logiciels de préparation semblent admis si leur date de validité est inscrite sur le tirage et contrôlable.

=> En revanche, le contenu des bases de données des GPS et autres systèmes informatiques de NAV ne peut en tenir lieu.

TC/XLB

20/10/2015

Vente de l'ULM

¤ Le propriétaire doit obligatoirement fournir à l'acheteur l'ancienne carte jaune, accompagnée des manuels d'entretien et éventuellement d'utilisation (si biplace) de l'ULM.
¤ La nouvelle carte est délivrée au nouveau propriétaire au vu de ces documents.
¤ Le propriétaire dispose d'un délai de quinze jours pour informer de la vente, par recommandé

avec accusé de réception, l'autorité ayant délivré la carte d'identification.
¤ Dans le cas d'un paramoteur, l'identification est 'attachée' à la voile. Si vous vendez uniquement le Groupe Motopropulseur (GMP), vous conservez la carte jaune qui reste valable avec un GMP équivalent.

Ne laissez pas passer la date limite de validité ! Tenez compte de la durée nécessaire à l'opération. L'administration n'a pas d'obligation à répondre dans un délai particulier, mais l'opération peut prendre jusqu'à 2 mois.

Ne prenez pas de "Carton rouge !" Ne volez pas avec une carte non renouvelée,vous seriez en infraction et de plus l'assurance ne vous garantirait pas en cas d'accident.

JPR
17/03/2004

La radio à bord : 25 ou 8,33 kHz ?

Depuis le 17 novembre 2013, toutes les radios neuves mises sur le marché doivent être au pas de 8,33 kHz.
Toute VHF d'un ULM neuf mis en service dans l'Union à partir de cette date ou installée à partir de cette date sur un ULM usagé (sauf en cas du remplacement d'une VHF par une VHF de même modèle / Part Number) doit être compatible 8,33 kHz.

Ne sont pas concernées par cette obligation de compatibilité 8,33 kHz les radios destinées à être utilisées exclusivement sur une ou plusieurs fréquences 25 kHz. De telles radios sont, par exemple, les radios portables de secours destinées à être utilisées uniquement sur la fréquence

d’urgence 121.5 MHz.

Renouvellement d’une LSA : Les VHF non 8,33 kHZ précédemment listées sur la LSA peuvent rester sur la LSA.

Pour plus de détail, voir le Bulletin d'Information ULM BI2013/01/ULM du 15 octobre 2013 .

L'âge du passager : l'ULM, un jeu d'enfants ?

Le côté facile et convivial de l'ULM peut avoir des conséquences quelquefois inattendues... comme celle qui consiste à assimiler vol en ULM et tour de manège forain. Et un manège, c'est fait pour les enfants, non ?

On peut considérer qu'à partir de 9 ou 10 ans, il n'y a pas de problème. Mais que répondre à un père qui veut absolument que l'on emmène son bambin de 4 ans 'faire un tour' ? Il faut lui expliquer que, pour des raisons de sécurité, ce n'est pas raisonnable, et même c'est interdit.

- Pas raisonnable, car on ne sait pas quelle réaction pourrait avoir en vol un enfant qui serait soudain pris de panique. N'ayant pas la même perception du danger qu'un adulte, il risque d'avoir un comportement imprévisible et incontrôlable. Je vous laisse imaginer la suite...
- Interdit, car si la réglementation, qui est la même pour les ULM et les gros porteurs, n'impose pas d'âge minimum pour un passager, elle impose que ce passager soit à même 'd'attacher et

détacher sa ceinture de sécurité par ses propres moyens, ou avec l'aide d'une personne située à proximité immédiate'. Si c'est peut-être possible sur un multiaxe côte à côte, c'est quasi impossible en pendulaire ou un multi-axes en tandem.

Dernière précision : un ULM est au maximum un biplace, c'est-à-dire un aéronef pouvant emporter deux personnes, pas trois ! L'idée qui consisterait à emmener un passager avec un enfant sur ses genoux, n'est donc pas une bonne idée..

JPR
17/03/2004

ULM & alcool, danger : une union contre nature...

"Allo, la fédé ? J'ai dans mon club un pilote qui consomme plus que sa machine, et il ne carbure pas au 2%, qu'est-ce que je peux faire ??"

Un individu qui fait des excès d'alcool ou se drogue, ce n'est pas a priori le problème du club.. Sauf si l'individu en question entreprend un vol alors qu'il n'est manifestement pas en état de le faire. Dans ce cas, il devient dangereux pour lui-même et pour les autres.

Un dirigeant de club doit réagir dans tous les cas ou un pilote a un comportement dangereux, quelle qu'en soient les circonstances : alcool, drogue ou comportement "allumé".

Réagir, oui, mais comment ?

Si toutes les mises en garde verbale n'ont servi à rien, il va falloir traiter le problème de façon plus formelle.

¤ La première chose est d'adresser un courrier (recommandé/accusé de réception) expliquant au fautif ce qu'on lui reproche de façon précise (tel jour, à telle heure, vous avez eu tel comportement) et lui demander de mettre fin à ce comportement. Lui mentionner qu'en cas de récidive, il s'expose à une sanction lourde.
¤ En cas de récidive, le convoquer devant le comité du club, qui entendra sa défense et prendra les dispositions qu'il juge appropriées : mise à pied ou exclusion du club. Ne pas hésiter à recueillir le témoignage écrit d'autres pilotes ou de toute personne digne de foi.

Bien sûr, la décision lui sera confirmée par écrit. Vous aurez alors satisfait à une première nécessité, celle de ne pas rester sans réagir. Mais cela ne suffit pas, car le but est bien de mettre fin à une situation potentiellement dangereuse, et donc d'empêcher le 'malvolant' de continuer.

Comment faire appliquer la décision ?

Si vous êtes sur une plate-forme privée, vous devez lui en interdire l'accès. S'il passe outre, vous pouvez porter plainte auprès des pouvoirs publics, sur le fondement de l'arrêté préfectoral ayant permis l'ouverture de votre plate-forme, lui-même délivré en application de l'arrêté ministériel du 13 mars 1986 relatif aux plates-formes ULM.

Si vous êtes sur un terrain ouvert à la CAP, c'est plus délicat... Vous n'avez pas le pouvoir d'en interdire l'accès à quiconque. Dans ce cas, vous pouvez envoyer copie des délibérations de votre comité directeur à la DAC. Il serait étonnant que cette administration ne réagisse pas par

une vigilance accrue envers le fautif.

On peut considérer qu'il est bien regrettable d'en arriver à de telles extrémités. Certains penseront qu'il vaut mieux laisser le malvolant se planter tout seul. D'autres diront qu'un règlement du problème à la méthode cow-boy est la seule solution...

Non ! vous devez absolument agir dans la légalité, même si c'est moins rapide et ça soulage moins qu'un bon coup de pied au c..

JPR
17/03/04